

## Al compás del chacachá, del chacachá del tren

**Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia**

Alberto Mayor Mora

Banco de la República/El Áncora Editores, con el patrocinio del Instituto Nacional de Vías, Bogotá, 1999, 86 págs., il.

Hablar de las comunicaciones modernas en Colombia a través de la historia de sus vías férreas significa recorrer de nuevo el momento histórico en que las jóvenes repúblicas americanas veían con expectativa y asombro las maravillas tecnológicas que traía el siglo XIX que, como el transporte a vapor, despertaron una verdadera ola de desarrollo. Pero hacerlo desde la figura del más grande concesionario contratista extranjero que pisara suelo colombiano, es una aventura que pocos logran con acierto, como el sociólogo e historiador Alberto Mayor Mora en su libro *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*, en donde nos cuenta cómo fue su inicio, lo que determinó en gran parte los destinos nacionales.

Como bien lo dice en el prólogo, la fiebre ferrocarrilera había recorrido al mundo como un huracán, a partir de la exitosa línea inglesa Stockton-Darlington en 1825, propagándose no sólo a Europa y a Norteamérica sino a países como Cuba, Brasil, Argentina, Perú y Colombia; a éste último llegó, cuando en 1847 (hasta 1907), ingresa a la escena nacional este ingeniero cubano, acompañado de ingenieros extranjeros especializados, y dispuesto a encontrar un lugar prominente en la historia de las comunicaciones. Hijo de intelectuales y empresarios azucareros, su formación en los Estados Unidos y su experiencia de más de diez años en Cuba (como director de los ferrocarriles nacionales) y en el Perú lo hicieron portavoz del pro-

greso, siendo testigo de los importantes logros en materia ferroviaria de la época.

Así, sería el primero a quien se le adjudicarían los privilegios para construir y explotar los ferrocarriles de Antioquia, Cauca, Girardot, La Dorada y Barranquilla, para, el 29 de octubre de 1875, clavar su primer riel en plena selva antioqueña, despertando la admiración de todos, como nos lo demuestran testimonios de la época: "Nadie podía mirar dentro de aquellos claros e impávidos ojos y dudar de que viesan todas las dificultades y de que hallaría él los medios de vencerlas". Desde sus inicios, les imprimió una tonalidad personal a sus empresas, buscando la solución tecnocrática más indicada a los escasos recursos económicos de los países atrasados (como en el tema de la "trocha estrecha"), y soñando con construir una red ferroviaria latinoamericana de colosales dimensiones, lo cual se comprende desde el inusual activismo político que desplegó paralelamente a su actividad ingenieril. Adherido a la causa revolucionaria antiespañola, en Cuba había participado en actividades preparatorias de la conspiración de Yará (1868), con aportes materiales y financieros, e incluso intelectuales, dirigiendo el periódico independentista *El País* y exiliándose en Nueva York, desde donde organizó siete expediciones revolucionarias a la isla, demostrando una vez más sus capacidades organizativas.



Aunque se piensa que a Colombia ingresó arruinado y con el propósito de hacer fortuna, fue el único, como bien lo demuestra el autor, que, a diferencia de otros concesio-

narios ingleses y aun colombianos, entrevió el problema del transporte como *un sistema* y no como meros impulsos regionales, con la virtud de enfocarlo como un todo, integrando la red ferroviaria a la red fluvial para proporcionar a todos en general un medio barato, rápido y seguro para desplazarse y transportar sus productos, en un momento en que "la apertura a las ilimitadas corrientes de la civilización corría por cuenta, no de la débil iniciativa nacional, sino de los fuertes y voraces capitales ingleses y norteamericanos, que se realizaban a un altísimo costo político". De esta manera se introduce el tema triste del interminable régimen de las grandes concesionarias ferroviarias en suelo americano que comenzaron a crecer a partir de la concesión del Ferrocarril de Panamá en 1847, y que habría de costarle al país no sólo demandas e indemnizaciones (como la de 1877 por 250.000 dólares), sino las semillas de la futura pérdida del istmo. La suerte de estas concesiones variaba según pasara a manos de compañías inglesas, como los ferrocarriles de La Dorada, Bolívar y Girardot, cuyo festín compensatorio desataría la ira de los nativos impulsándolos en dirección opuesta; es decir, en la de estatizar sus ferrocarriles locales.

Defensor o no de ideas románticas independentistas, su contribución en materia de contratación oficial e inversión de capitales fue importantísima al "inaugurar todo el alfabeto del progreso", para defender el capital en donde diera frutos rentables. Así legó importantes trabajos didácticos, como *Memoria sobre la construcción de un ferrocarril de Puerto Berrío a Barbosa*, primera monografía socioeconómica escrita sobre Antioquia, o el primer manual de administración de ferrocarriles<sup>1</sup>, conocido en Colombia, cuyas lecciones fueron posteriormente asimiladas por ingenieros antioqueños, quienes ya para 1893 se sintieron con el suficiente arrojo y seguridad para seguir explotando y construyendo por cuenta propia su ferrocarril. Aunque se le acusa de no haber culminado sus propias obras (para



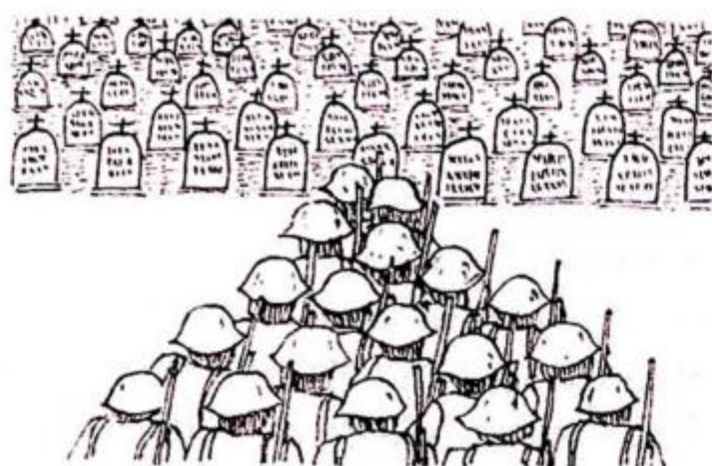
agosto de 1885, cuando terminaron las obligaciones entre las partes, tan sólo había construido 48 km de los 160 km pactados), y de hacerse indemnizar muchas veces, modificando el sentido de la concesión primitiva, habría que contar con las dos guerras civiles nacionales y dos insurrecciones locales que entre 1876 y 1885, convirtieron en leyenda la entrada del cubano a la selva.

Por otro lado, fue tejiendo el monopolio del transporte más grande del siglo XIX, en cuya red cayeron los recursos estatales. Por ejemplo, a través de la matriz financiera Cisneros y Compañía, de cobertura nacional, proyectó no sólo el ferrocarril de Puerto Berrío a Medellín para unirlo a Barranquilla mediante barcos de vapor, sino que quiso integrarlo con una vía ferroviaria entre Buenaventura y Cali. Pero, lo que era más osado, pensó en la vinculación entre estas dos redes mediante un ferrocarril de Medellín al Cauca, convencido como estaba de la necesidad imperiosa de prolongar sus respectivas líneas férreas hasta encontrarse; o sea, ni más ni menos, que la unión entre los océanos Atlántico y Pacífico, e incluso hasta el Amazonas.

Aunque sus ideas no fueron siempre de buen recibo entre los sectores más nacionalistas (como la Sociedad Colombiana de Ingenieros), es indudable su valor al atreverse a enfrentar los formidables obstáculos que él sabía se le presentarían a un concesionario de un país atrasado de fines del siglo XIX: dificultades para la consecución de capitales y socios extranjeros, inseguridad política, retrasos en los pagos gubernamentales, insalubridad del trópico, etc., combinando lo mejor del pragmatismo de los transportadores norteamericanos y la astucia negociante de los empresarios nativos, rodeándose de un grupo de expertos en hacer *lobby* frente a los políticos de turno, y de intelectuales afines a su concepción del progreso, como el general Julián Trujillo o Rafael Núñez.

Admiración o antagonismo, incredulidad o adhesión fervorosa despertó este ingeniero en los sitios en donde dejara sus obras, como en

Barranquilla, en donde lo consideraban un verdadero "regenerador"; allí construiría el tranvía urbano que utilizó por primera vez locomotora de vapor, y que luego prolongó entre Barranquilla y Puerto Colombia (33 km), emprendiendo la construcción de su muelle de hierro, uno de los tres más grandes del mundo.



Los documentos escritos, relacionados de manera detallada, con excelentes ilustraciones y fotografías de la época, lo comprueban. Aunque su imagen pública haya sido reforzada durante cien años en la imaginación popular a través de obras artísticas como los murales de Pedro Nel, las esculturas de Tobón Mejía, los dibujos de Urdaneta o las pinturas de Francisco Antonio Cano, nuevas investigaciones realizadas por historiadores profesionales integran otras facetas del personaje, como el trabajo de Hernán Horna, que lo capta adaptado en toda su dimensión a la vida moderna, trayendo a Colombia y desatando aquí las fuerzas irrefrenables del mercado, con sus peores impulsos y con su demolición positiva del pasado, pero que difícilmente vincula tales fuerzas y tendencias objetivas con el drama de la personalidad de Cisneros, con su sensibilidad, sus emociones y su vida interior sacrificadas cuando se lo limita al cumplimiento de su misión en el desarrollo material de los pueblos; en el otro extremo, estaría el acercamiento de Pilar Lozano, desde una visión psicológica, deliberadamente novelada aunque heroica, en tanto las versiones con mayor rigor documental empiezan a producirse.

Como Francisco Javier Cisneros, muchos liberales educados de su

época creían que el siglo XIX estaba situado cerca del punto culminante de un largo proceso lineal que "se extendería ininterrumpidamente desde el amanecer del mundo y que estaba siendo alcanzado en la sociedad industrial moderna". Sólo le faltaría vivir unos decenios más para comprender que sus sueños, como las vías férreas, no llegarían finalmente a cumplir su destino.

NELLY ROCÍO AMAYA  
MÉNDEZ

1. Francisco J. Cisneros, *Reglamentos para la organización de los trabajos de construcción y del servicio de explotación de ferrocarriles*, Bogotá, Imprenta de La Luz, 1884.

## Todos salimos ganando

### Aportes alimenticios del Viejo al Nuevo Mundo

Lucía Rojas de Perdomo  
Editorial Voluntad, Bogotá, 1993,  
197 págs., il.

### Cocina prehispánica

Lucía Rojas de Perdomo  
Editorial Voluntad, Bogotá, 1994, 237  
págs., il.

Se trata de dos libros, pero se leen como uno solo, pues, aunque sus contenidos son diferentes, su temática es la misma y su reciprocidad es evidente. En otras palabras, desde su aparición en anaqueles de librerías, quienes somos apasionados por la historia y evolución de la cocina intuimos la complementariedad entre ellos. Ahora bien: aunque su autora realiza inicialmente la investigación alrededor del primer título —motivos habrá tenido— nosotros asumiremos nuestra reseña a partir del segundo, considerando que, en cuanto a cronología y reciprocidad, primero llevaron de acá y después trajeron de allá. Así las cosas, permítansenos algunas precisiones: en nuestro medio las investigaciones